Beantwoording vragen raadscommissie 2 december ’25 - Laadvisie Westervoort

Vragen CDA

Vraag: Bij het stellen van technische vragen is gedeeltelijk antwoord gegeven op de vraag hoe laadpalen in Westervoort in 2025 gebruikt zijn.

Antwoord: De data voor 2024 was beschikbaar omdat dat jaar al was afgerond, de data voor het jaar 2025 is nog niet volledig. Naar aanleiding van deze vraag is de beschikbare informatie over gebruik van laadpalen in Westervoort nog eens onderzocht. Als aanvulling op het eerdere antwoord:

Om een beeld te geven van het gebruik in 2024: Van de 16 laadpalen die Vattenfall in Westervoort heeft geplaatst, is het gebruik gemiddeld ruim 10.000 kWh per jaar. Voor een paar ligt het gebruik onder de 5.000 kWh per jaar; voor 2 daarvan geldt dat deze net geplaatst waren en het verbruik pas dit jaar goed ingeschat kan worden (ze stonden er pas twee maanden) deze trekken nu het gemiddelde omlaag. Voor andere laadpalen ligt het gebruik een stuk hoger.

Kunnen we nu ook zeggen, op basis van het gebruik van de laadpalen in Westervoort gedurende een maand in 2025, dat het gemiddelde gebruik wat hoger ligt dan het voorgaande jaar, waarschijnlijk rond de 11.000 kWh per jaar. Hierbij gaat het om het gemiddelde gebruik van 41 laadpalen in Westervoort, ook laadpalen die voor de concessie met Vattenfall geplaatst zijn.

Vraag: Het aantal elektrische voertuigen verdubbelt de komende jaren, waarom moet het aantal laadpalen opeens verviervoudigen? (verwijzing naar het aantal nieuwe locaties op de plankaart)

Antwoord: We hebben een ruim aantal mogelijke locaties geselecteerd. Een deel daarvan wordt de komende tijd proactief geplaatst (10 locaties), de overige locaties alleen als er ook nieuwe aanvragen binnenkomen of laadpalen zoveel gebruikt worden dat bijplaatsen nodig is. Er zijn een paar redenen waarom er een ruim aantal nieuwe mogelijke locaties is geselecteerd:

- We weten van tevoren niet precies waar de toekomstige elektrische voertuigen en de vraag naar laadpalen ontstaat (in welke straat / buurt), op deze manier kunnen we de vraag invullen afhankelijk van waar de aanvraag voor een nieuwe laadpaal vandaan komt, en daar in de buurt een geschikte locatie van de plankaart kiezen.
- Er is bewust gekozen om meer te gaan spreiden in plaats van bijplaatsen naast huidige laadpalen. Dit om de laadvoorzieningen

beter te verdelen over de openbare ruimte, dit is zowel voor gebruikers (meer kans dat er een dichterbij is) en omwonenden (minder parkeervakken voor laadpalen gereserveerd per straat) een voordeel.

Nog wat extra toelichting op de plaatsing strategieën: De nieuwe plankaart bevat nieuwe mogelijke locaties. Daar mogen op basis van de plaatsingsstrategie in de laadvisie en plaatsingscriteria in de plaatsingsleidraad, laadpalen worden gerealiseerd. Laadpalen worden om drie redenen geplaatst:

- Plaatsing op aanvraag: als er een aanvraag wordt gedaan door een elektrisch rijder, en deze aanvraag voldoet aan de gestelde voorwaarden, dan wordt een locatie van de plankaart gekozen, en wordt deze gerealiseerd. Hier zal realisatie van de eerste aanvragen in de loop van 2026 plaatsvinden. Voor de categorie op aanvraag moeten er eerst aanvragen binnenkomen voordat overgegaan wordt tot realisatie.
- Data-gestuurde plaatsing: als het gebruik van een huidige laadpaal aanleiding geeft om een nieuwe laadpaal te plaatsen wordt een locatie in de buurt, van de plankaart, gekozen en wordt deze gerealiseerd. Voor deze categorie is de inschatting dat er op dit moment 10 locaties zijn waar het huidige gebruik van laadpalen aanleiding geeft om te kijken naar uitbreiding door nieuwe locaties in de omgeving.
- Proactieve plaatsing: op basis van afspraken tussen de gemeente, provincie en concessiehouder worden ook proactief laadpalen geplaatst op strategische locaties. Voor de categorie proactief worden er de komende tijd 10 locaties gerealiseerd, dat zal in de loop van 2026, met mogelijk uitloop naar begin 2027, gebeuren.

Vraag: Leiden laadpalen niet tot een hogere parkeerdruk doordat iemand die klaar is met laden de elektrische auto verplaatst naar een ander parkeervak?

Antwoord: Afhankelijk van hoe goed een laadpaal gebruikt wordt, en hoe snel de elektrische auto verplaatst wordt als deze vol is, is het effect op de overige parkeervakken groter of kleiner. Om dit effect te beperken zijn de volgende afwegingen gemaakt:

- Door vooraf goed te kijken naar de ruimte om te parkeren rond de beoogde locatie, en dit ook in het participatietraject mee te nemen, is vooraf rekening gehouden met de parkeerdruk voordat locaties geselecteerd werden.
- Voor het efficiënt gebruik van de laadpaal is het wenselijk dat gebruikers snel de auto verplaatsen als deze opgeladen is. De locaties zijn ook bedoeld om op te laden. Dat kan gestimuleerd worden door

zogeheten aansluittarief, of door te handhaven. De huidige concessiehouder (Vattenfall) kiest niet voor zo'n tarief. In beleid is wel de mogelijkheid vastgelegd om te handhaven, maar hierbij is bewust bekeken wat een redelijke termijn is om de auto te verplaatsen, en is het uitgangspunt dat er gehandhaafd wordt als er overlast ontstaat doordat een gebruiker te lang aangesloten blijft. Op die manier wordt niet meer gestuurd op het verplaatsen van de auto dan nodig.

- Er is eerder gesproken over maatregelen als het reserveren van één parkeervak of helemaal geen reservering te maken bij het plaatsen van een laadpaal. Onder de voorwaarden van de huidige concessie zijn hier beperkt mogelijkheden voor, maar bij de evaluatie van het beleid en gebruik van de laadpalen richting een volgende concessie kan dit meegewogen worden.

Vraag: Veroorzaakt netcongestie problemen voor laadpalen?

Antwoord: tot nu toe kunnen laadpalen in Westervoort nog aangesloten worden ondanks congestie. Reguliere laadpalen hebben een kleinverbruik aansluiting op het laagspanningsnet nodig en dat is nog mogelijk. Om de impact van laadpalen op het net te beperken zal binnenkort ook gebruik gemaakt worden van netbewust laden, waardoor laadpalen op piekmomenten wat minder vermogen leveren, en daarmee het net ontlasten.

Mogelijk wordt komend jaar met de ingang van het nieuwe prioriteringskader de ruimte voor laadpalen beperkt doordat andere functies voorrang krijgen. Wanneer dit bekend is proberen we hier rekening mee te houden.

Voor snelladers zijn hogere vermogens nodig en daardoor ook een grotere aansluiting nodig. Daarom is bewust in beleid opgenomen dat deze in te passen moet zijn in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet, en geen negatieve impact mag hebben op andere maatschappelijke functies, wanneer een initiatiefnemer een snellader wil ontwikkelen in de openbare ruimte.

Vragen VVD:

Vraag: Wanneer burgers per mail bezwaar aantekenen tegen een laadpaal, krijgen deze dan ook reactie, en kunnen deze geïnformeerd worden over het beleid?

Antwoord: Als bewoners per mail hun reactie hebben gegeven tijdens het participatietraject in september - oktober dan zijn die meegenomen in het verwerken van de reacties. Ook krijgen ze na het vaststellen van beleid nog terugkoppeling.

Reacties per mail tijdens het participatietraject zijn net zo zorgvuldig bekeken als reacties op het platform (Samen1nergie website) of de inloopavond.

Vraag: Kan er meer aandacht gegeven worden aan de mogelijkheid om met een kabelmat over de stoep te laden?

Antwoord: Daar zullen we in de communicatie de komende tijd op letten.

Vraag: Kan ervoor gekozen worden om één van de parkeervakken te reserveren voor elektrisch laden, in plaats van twee? Bijvoorbeeld als het gebruik van de laadpaal laag is.

Antwoord: Binnen de afspraken van de huidige concessie is hier beperkt ruimte voor. Dit kan alleen onder specifieke voorwaarden (bijvoorbeeld aantoonbaar hoge parkeerdruk). Als er aan de laadpaal meer dan 1750 kWh geladen wordt (dat is in de praktijk altijd het geval) is de afspraak dat er weer twee vakken gereserveerd worden. Bij de keuze voor deelname aan een volgende concessie kan deze afweging wel meegenomen worden.

Vraag: De ruimte rondom laadpalen is soms niet goed bereikbaar. Het is dan lastig om de laadkabel goed aan te sluiten. Wie is hier verantwoordelijk voor?

Antwoord: Bij het selecteren van locaties wordt ook gekeken naar de ruimte voor de laadpaal. Het is niet altijd mogelijk om met alle criteria rekening te houden en toch een geschikte locatie te vinden. Als groenvoorzieningen de toegang tot de laadpaal moeilijk maken dan kunnen we dit nog eens met de afdeling groen bespreken en bij uitvoering als aandachtspunt meenemen.

Vraag: Hoe is de bezettingsgraad van laadpalen in Westervoort?

Naar aanleiding van eerdere raadsvragen was gekeken naar het gebruik van Vattenfall laadpalen in Westevoort in 2024. Op basis van informatie over het gebruik van alle laadpalen in Westervoort gedurende een maand in 2025, kunnen we nu ook zeggen dat het gemiddelde gebruik wat hoger ligt dan het voorgaande jaar, waarschijnlijk rond de 11.000 kWh per jaar. Hierbij gaat het om het gemiddelde gebruik van 41 laadpalen in Westervoort, ook laadpalen die voor de concessie met Vattenfall geplaatst zijn.

De bezettingsgraad van de laadpalen is rond de 20%. Dat is een gebruikelijke bezettingsgraad, die mogelijk de komende jaren kan oplopen. Daarbij speelt mee dat een deel van de laadpalen die eerder in Westervoort is geplaatst één parkeervak gereserveerd heeft, waardoor het andere laadpunt minder gebruikt kan worden als er een niet-elektrische auto geparkeerd staat. Ook willen veel gebruikers op hetzelfde moment opladen (bijvoorbeeld na werk) en laten ze de auto wat langer aan de lader staan dan nodig is, waardoor er niet gelijk een volgende auto oplaadt.

PvdA / Groenlinks:

Vraag: Kan het elektriciteitsnet het aan? En kunnen we lokaal opgewekte zonne-energie in combinatie met batterijen gebruiken voor laadpalen?

Antwoord: (aanvulling op het antwoord op de bovenstaande vraag van het CDA): Tot nu toe kunnen laadpalen in Westervoort nog aangesloten worden ondanks congestie. Reguliere laadpalen hebben een kleinverbruik aansluiting op het laagspanningsnet nodig en dat is nog mogelijk. Om de impact van laadpalen op het net te beperken zal binnenkort ook gebruik gemaakt worden van netbewust laden, waardoor laadpalen op piekmomenten wat minder vermogen leveren, en daarmee het net ontlasten.

Mogelijk wordt komend jaar met de ingang van het nieuwe prioriteringskader de ruimte voor laadpalen beperkt doordat andere functies voorrang krijgen. Wanneer dit bekend is proberen we hier rekening mee te houden. Mocht het nodig zijn dan kan er op termijn gekeken worden of er op het niveau van een middenspanningsruimte van een wijk, met de ondergelegen laagspanningsnetten, combinaties tussen opwek van zonne-energie en opslag in batterijen te maken zijn.

Voor snelladers zijn hogere vermogens nodig en daardoor ook een grotere aansluiting nodig. Daarom is bewust in beleid opgenomen dat deze in te passen moet zijn in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet, en geen negatieve impact mag hebben op andere maatschappelijke functies, wanneer een initiatiefnemer een snellader wil ontwikkelen in de openbare ruimte. Daarbij worden combinaties met lokale opwek van zonne-energie en opslag gestimuleerd.

Vraag: Wat betreft het onderzoek naar de behoefte naar laadvoorzieningen in de openbare ruimte voor logistiek en vrachtvervoer op het Ambacht; wordt er hierbij rekening mee gehouden dat het niet voor iedereen wenselijk is om bedrijfsvoertuigen, die inbraakgevoelig zijn, in de openbare ruimte achter te laten?

Antwoord: We nemen dit aandachtspunt mee in het onderzoek dat nu loopt om te bepalen wat de ontwikkeling van logistiek- en vrachtvervoer de komende tijd doet en welke behoefte ondernemers hebben.

Vragen D66:

Vraag: Kan betaalbaarheid ook meegenomen worden in het beleid? Het is belangrijk dat laden toegankelijk blijft voor verschillende doelgroepen.

Antwoord: Voor de huidige concessie liggen de tarieven vast. Bij deelname was dit een van de overwegingen; een concessie voor een groter gebied (Gelderland en Overijssel) levert schaalvoordelen op die positief doorwerken in de betaalbaarheid. Bij de keuze voor deelname aan een volgende concessie nemen we dit ook mee in de overweging.

Vraag: In de stukken wordt verwezen naar afstemming met de netbeheerder over netcongestie. Wat levert dit op? Is netbewust laden echt de oplossing, of moeten we onze ambitie bijstellen als blijkt dat laadpalen netcongestie verergeren?

Antwoord: tot nu toe kunnen laadpalen in Westervoort nog aangesloten worden ondanks congestie. Reguliere laadpalen hebben een kleinverbruik aansluiting op het laagspanningsnet nodig en dat is nog mogelijk. Om de impact van laadpalen op het net te beperken zal binnenkort ook gebruik gemaakt worden van netbewust laden, waardoor laadpalen op piekmomenten minder vermogen leveren, en daarmee het net ontlasten. Door dit ook voor de huidige laadpalen te gaan doen wordt de netimpact van laadpalen in eerste instantie gunstiger op piekmomenten.

Door beleid vast te stellen en vooraf locaties te kiezen voor een langere periode kan in afstemming met de netbeheerder ook goed ingeschat worden of dit tot problemen leidt, dat gebeurt op basis van de nieuwe plankaart. Ook zal er bij initiatieven voor snelladers met hogere vermogens afgestemd worden met de netbeheerder. Om impact op het net mee te nemen is bewust in beleid opgenomen dat deze in te passen moet zijn in de openbare ruimte en het elektriciteitsnet, en geen negatieve impact mag hebben op andere maatschappelijke functies, wanneer een initiatiefnemer een snellader wil ontwikkelen in de openbare ruimte.

Dit onderwerp wordt als aandachtspunt in de evaluatie van het beleid meegenomen.